

令和4年那審第18号

裁 決
旅客船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官中山国夫出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和4年6月1日16時18分

沖縄県竹富島南方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 旅客船A

総 ト ン 数 19トン

登 録 長 22.78メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,510キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成16年11月に進水し、船体前部に操舵室を、同室後方に客室をそれぞれ設け、沖縄県の石垣港と、竹富東港、黒島港、小浜港、船浦港、仲間港及び鳩間港との各間の定期航路に就航する、最大とう乗人員が船員2人及び旅客88人の、2機2軸2舵を有する軽合金製旅客船で、操舵室前部に機関回転計、操舵及び機関操縦の各装置が組み込まれたコンソールを装備し、同コンソール上部右舷側にGPSプロッターを設置していた。

速力は、安全管理規程の速力基準一覧表によると、極微速力前進が機関回転数毎分（以下「回転数」という。）600の10ノット、微速力前進が回転数1,190の19ノット、半速力前進が回転数1,610の29ノット、全速力前進が回転数1,920の36ノットであった。

操縦性能は、旅客船の操縦性能に関する資料によると、喫水が船首0.42メートル船尾0.90メートル、排水量が33.2トンの状態で、両舷の主機出力を負荷4分の4として回転数2,030の41.3ノットの平均速力で前進中に左舵35度又は右舵35度とした際、5度回頭に要する時間が左旋回で2.2秒、右旋回で3.2秒、90度回頭に要する時間が左旋回で11.1秒、右旋回で9.5秒、最大縦距及び最大横距が左右いずれも150メートルで、前示状態における同平均速力で前進中に後進を発令して船体が停止するまでの所要時間が22.8秒及びその停止距離が150メートルであった。

(2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）Aの操縦性能を把握し、同社が定めた

運航基準及び基準経路付近の水路事情を承知していた。

(3) 運航基準

A社は、定期航路に使用する旅客船の運航に関する基準を明確にし、航海の安全を確保する目的で、発航及び航行を中止する際の風速、波高、視程、波浪、動揺等の運航基準並びに前示諸港間の基準経路をそれぞれ定めていた。そして、石垣港から小浜港に向かう際には、竹富島の東方、南方及び西方の各沖合を經由する基準経路が示されていた。

(4) 竹富島及び同島周辺水域の状況

竹富島は、石垣島西方沖合と小浜島東方沖合との間に位置するさんごに囲まれた平坦な島で、周辺水域にさんご礁、洗岩、暗岩等が点在し、南方沖合の東方から西方に掛けて竹富島南水路第1号立標（以下「竹富島」の冠称を省略する。）、南水路第2号立標、南水路第4号立標、南水路第5号立標、南水路第6号立標及び頭標が黒色円すい形2個縦掲で底面对向の南西方立標が、西方沖合の南方から北方に掛けて小浜航路第1号立標（以下「小浜」の冠称を省略する。）、航路第3号立標、航路第5号立標及び航路第7号立標がそれぞれ設置されていた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか1人が乗り組み、旅客7人を乗せ、船首0.6メートル船尾0.8メートルの喫水をもって、令和4年6月1日16時05分石垣港を発し、小浜港に向かった。

a受審人は、GPSプロッターに基準経路を表示させるとともに定刻から5分遅れを気に掛けながら操舵装置後方に立って操船に当たるなか、竹富島東方沖合を經由して同島南方沖合に至り、16時17分半僅か前南西方立標から076度（真方位、以下同じ。）

500メートルの地点で、同立標を左舷方に通過するつもりで針路を262度に定め、回転数1,800の32.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、16時17分半僅か過ぎ南西方立標から072度295メートルの地点で、左舷船首方に同立標及び右舷船首方に航路第1号立標をそれぞれ目視して自船が竹富島に接航していることを認め、同島との距離を離すこととし、針路を252度に転じて続航していたところ、右舷船首方の航路第5号立標付近を航行する旅客船1隻を視認した。

a 受審人は、視認した旅客船の船型及び航行の様子から自船と競合する小浜港向けの他社船舶（以下「他社船舶」という。）であることを知り、同船に近づくことができたので、運航時刻の遅れを取り戻せると見込み、南西方立標への接近状況を確認するとともに右旋回を開始する時機を見計りながら進行した。

a 受審人は、16時17分半少し過ぎ南西方立標から072度105メートルの地点で、同立標への接近状況を見定めるとともに右舷船首方に航路第3号立標を目視し、同第3号立標を左舷方に通過するつもりで右に舵を取り、先航する他社船舶の様子を見ながら右旋回を開始した。

a 受審人は、南西方立標を左舷方に通過し、16時18分僅か前同立標から346度45メートルの地点に達したとき、304度に向首し、右舷船首方の竹富島南方沖合に点在するさんご礁まで120メートルとなり、その後同さんご礁に向かって接近する状況であったが、先航する他社船舶の様子を見ることに気をとられ、航路第3号立標を目視して進行方向を確かめたりGPSプロッターを活用したりするなど、船位の確認を十分に行わなかったため、同第

3号立標に向首したことも、この状況にも気付くことなく、右旋回を続けた。

こうして、a受審人は、先航する他社船舶の様子を見ながら竹富島南方沖合に点在するさんご礁に向かって続航し、16時18分南西方立標から332度175メートルの地点において、Aは、351度に向首したとき、原速力で、同さんご礁に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力4の南南西風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

a受審人は、船体への浸水状況及び旅客の安全確認を行い、異状を認めなかったため、自力航行して小浜港に入港した。

乗揚の結果、両舷推進器翼等に曲損を生じたが、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、竹富島南方沖合において、小浜港に向けて右旋回中、航路第3号立標を左舷方に通過する際、船位の確認が不十分で、同沖合に点在するさんご礁に向かって進行したことによって発生したものである。

a受審人は、竹富島南方沖合において、小浜港に向けて右旋回中、航路第3号立標を左舷方に通過する場合、基準経路付近の水路事情を承知していたのだから、航海の安全を確保することができるよう、同第3号立標を目視して進行方向を確かめたりGPSプロッターを活用したりするなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、先航する他社船舶の様子を見ることに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、航路第3号立標に向首したことも、竹富島南方沖合に点在するさんご礁に向かって接近する状況にも気付かないまま進行して乗り揚げる事態を招き、船体に損傷を生じさせるに至った。

以上の a 受審人の行為に対しては、海難審判法第 3 条の規定により、同法第 4 条第 1 項第 3 号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 5 年 5 月 2 5 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文